



Extrawünsche aus Edelstahl

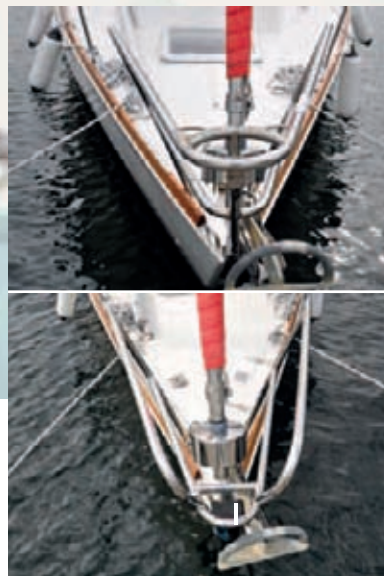
Bei Niro Petersen werden immer häufiger individuelle Wünsche der Eigner nach optimalen Beschlägen erfüllt.

A & R, Lürrsen, Royal Huisman, Nautor, Vitters und viele mehr: Die Referenzliste im Superyachtbereich des Beschlagherstellers Niro Petersen in Flensburg liest sich wie das Who is Who im obersten Bereich der Yachthersteller. Für Niro Petersen mit über 1.200 verschiedenen, konfektionierten Yachtbeschlägen aus Edelstahl im Angebot waren und sind die Aufträge der Super- und Megayachtwerften fast immer individuelle Einzelfertigungen. Das machen und machen die Spezialisten in der 1965 von Gerd Niro Petersen gegründeten Firma anscheinend so gut, dass jetzt auch immer mehr Eigner von „normalen“ Yachten mit individuellen Sonderwünschen kommen.

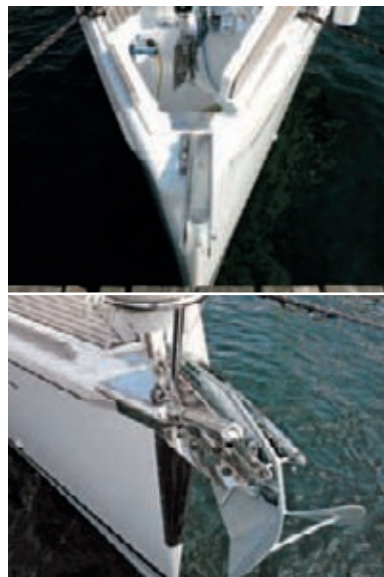
„Sichere Funktionalität und das anspruchsvolle Design der Yachtbeschläge werden bei uns groß geschrieben. In der Schiffs- und Yachtbranche ist der Name Niro Petersen weltweit eine Garantie für verlässlichen, gleichbleibenden und hohen Qualitätsstandard“, begründet Geschäftsführerin Birthe Reimers, die seit 2006 den Betrieb leitet, die für sie erfreuliche Zunahme an Spezialaufträgen. Sie geht davon aus, dass immer mehr Eigner optimale Lösungen für ihre Yachten wünschen. Viele Eigner würden ihren Worten nach schon kurz nach dem Yachtkauf feststellen, dass oftmals von der Werftseite gespart wurde. „Aber um etwas zu verbessern, dafür gibt es ja uns“, sagte Birthe Reimers



Vorher, nachher (unten): die Problemlösung 1.



Die Problemlösung 2 (unten) hilft der Crew.



Problemlösung 3 (unten) endlich einfach ankern.

und stellte typische Verbesserungen in Sachen Yachtbeschläge aus naher Vergangenheit vor.

Problembispiel 1: Durch den weit nach vorne ragenden Ankerbeschlag und den weit nach hinten stehenden Bugkorb war ein An- und Vonbordkommen fast unmöglich. Die Kinder des Eigners waren in ihrer Bewegungsfreiheit stark eingeschränkt. Außerdem war die Ankergröße der Schiffsgröße nicht angemessen und die Positionslaternen sollten gegen LED-Laternen getauscht werden. Für Schönwetterperioden sollte zusätzlich ein Anschlagpunkt für den Gennaker integriert werden. Um auch an flachen Schwimmbrücken problemlos an Bord zu kommen, sollte es möglich sein, auch eine Stevenleiter in den Anker einzuhängen.

Die Lösung: Es wurde ein Bugspriet angefertigt mit einer festen Abstützung zum Steven. Im Falle einer Kollision ist diese Abstützung so zu entfernen, dass nicht der ganze Bugspriet demontiert werden muss. Ein der Schiffsgröße entsprechender Anker, in diesem Falle ebenfalls aus Edelstahl, wurde in den Bugspriet eingefügt. Der Anker ist unterhalb der Rolle erneut gehalten, so dass eine einhängbare Stevenleiter sehr stabil angebracht werden kann. Der Gennaker kann an einer Wange des Beschlages angeschlagen werden. Der Bugkorb findet jetzt seine vordere Befestigung auf dem Bugspriet und sitzt deutlich weiter vorn, so dass es problemlos möglich ist, an Bord zu kommen. Auf dem Bugspriet befindet sich eine Teakholzplatte.

Problembispiel 2: Durch den geschlossenen und stark nach vorn vorragenden Bugkorb war das An- und Vonbordkommen recht unständig. Außerdem war die Lage der Positionslaterne so exponiert, dass sie häufig bei Anlegemanövern beschädigt wurde.

Die Lösung: Umbau des Bugkorbes, so dass ein Durchstieg entstand. Darüber hinaus ist seitdem die Positionslaterne geschützt.

Problembispiel 3: Der Bugkorb hatte sich von seiner Befestigungsplatte bedingt durch Relingspannung gelöst. Beim Ankermanöver berührte das Eisen darüber hinaus immer den Steven. Da die Auftrittsfläche des Ankerbeschlag als Tritt zu schmal ist, wurde eine seitliche Auftrittsmöglichkeit gewünscht. Ebenfalls wurde die Anschlagmöglichkeit für einen Code Zero und Gennaker gewünscht.

Die Lösung: Es wurde eine Stevenkappe mit Aufnahme für den Bugkorb angefertigt. Die Ankerhalterung wurde passend für den Anker hergestellt, mit der Möglichkeit, eine fest sitzende Stevenleiter in den Anker einzuhängen. So kann die Crew auch nach dem Festmachen an Schären oder am niedrigen Schwimmsteg von und an Bord kommen.

Problembispiel 4: Der Kunde wünschte einen Kartenplotter an Stelle des fest installierten Kompasses vor dem Ruder. Der Plotter sollte dreh- und schwenkbar sein.

Die Lösung: Der Kunde gab Maße und Bohrungen der vorhandenen Grundplatte sowie die Maße des Plotters und der Befestigungsaufnahmen an. Es wurden die Grundplatte und ein Drehmechanismus angefertigt, der nicht zu leicht läuft, damit der Plotter auch bei Seegang in Position bleibt, aber nicht zu schwer läuft, damit er ohne Beschädigungen gedreht werden kann.

Mehr Informationen: Niro-Petersen KG, Brauereiweg 16, 24939 Flensburg
Tel.: 0461 / 500 3333, info@niro-petersen.de, www.niro-petersen.de